

# Controllo a distanza:

**la collaborazione UE-Libia nelle intercettazioni di massa dei migranti nel Mediterraneo Centrale**

Published on June, 17 2020 by:



# Indice

Tavola delle abbreviazioni	1
----------------------------	---

## Introduzione

Risultati fondamentali	2
Riassunto esecutivo	2
Richieste	4

## CORPUS DEL LAVORO

Come la UE è arrivata ai respingimenti per procura nel Mediterraneo Centrale: breve cronistoria delle collaborazioni EU/Italia-Libia in tema di migrazioni	5
Il ruolo di Frontex	8
“Colmare” il vuoto dei soccorsi attraverso la cosiddetta Guardia Costiera libica: una mappatura della responsabilità dell’EU	10
Ricostruzione dei casi e analisi legale	
Le norme internazionali che definiscono le modalità di Ricerca e Soccorso	11
Caso 1: L’approccio “da falco” del MRCC italiano all’emergenza in mare	13
Caso 2: Tenere le ONG fuori dai giochi: la comunicazione esclusiva tra EUNAVFOR MED e Forze Armate maltesi con la cosiddetta Guardia Costiera libica	17
Caso 3: La Comandante Bettica chiude un occhio dinnanzi ad una richiesta di soccorso (Mayday relay)	22

<b>CONCLUSIONI</b>	27
--------------------	----

# Tavola delle abbreviazioni

<b>AFM</b> (Forze Armate di Malta)	Le Forze Armate di Malta sono responsabili delle attività di ricerca e soccorso (SAR) all'interno della zona di ricerca e soccorso maltese, e sono coordinate dal Centro di Coordinamento Soccorsi Maltese (RCC).
<b>ALO</b> (Air Liaison Officer)	Ufficiale di collegamento aereo, responsabile delle comunicazioni con il suolo e con le autorità competenti durante i voli di ricognizione
<b>Colibri</b>	Aerei da ricognizione civile, precedentemente gestiti congiuntamente da Sea-Watch e Pilotes Volontaires
<b>DCIM</b> (Directorate for Combatting Illegal Migration)	Diretorato per il contrasto dell'immigrazione clandestina. Il dipartimento libico incaricato di gestire i centri di detenzione libici, facente capo al Ministero dell'Interno del GNA
<b>ECHR</b> (European Convention on Human Rights)	Convenzione europea per la salvaguardia de diritti dell' uomo e delle libert� fondamentali
<b>ECtHR</b> (European Court of Human Rights)	Corte Europea dei diritti dell' uomo
<b>GACS</b> (General Administration for Coastal Security)	Amministrazione generale per la sicurezza costiera, forze dell' ordine facenti capo al Ministero dell'Interno del GNA
<b>GNA</b> (Government of National Accord)	Governo di accordo nazionale. Governo della Libia sostenuto dall'ONU, guidato dal primo ministro Fayez al-Sarraj dal 2016
<b>IAMSAR</b> (Manual International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual)	Manual International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual): Manuale internazionale di ricerca e soccorso aereo e marittimo
<b>NGO</b> (Non-governmental Organization)	Organizzazione Non Governativa
<b>scLYCG</b> (so-called Libyan Coast Guard)	cosiddetta Guardia Costiera Libica (nel testo, cosiddetta GC libica)
<b>EUNAVFOR MED</b> (European Union Naval Force Mediterranean)	Forza navale dell'Unione Europea nel Mediterraneo. EUNAVFOR MED, altrimenti conosciuta come operazione SOPHIA, operazione ormai conclusa e coordinata dall'UE che ha avuto luogo tra il Giugno del 2015 ed il marzo del 2020
<b>ITMRCC</b> (Italian Maritime Coordination Centre)	Centro Italiano di coordinamento dei soccorsi (MRCC di Roma)
<b>IMO</b> (International Maritime Organisation)	Organizzazione Marittima Internazionale
<b>scJRCC</b> (so-called Joint Rescue Coordination Centre)	cosiddetto Centro coordinamento soccorsi congiunti (unisce soccorso marittimo e soccorso aereo)
<b>Moonbird</b>	Aerei da ricognizione civile gestiti congiuntamente da Sea-Watch e dai Piloti Umanitari
<b>(M)RCC</b> ((Maritime) Rescue Coordination Centre)	Centro di coordinamento dei soccorsi marittimi
<b>NCC</b> (National Coordination Centre)	Centro di coordinamento nazionale
<b>SAR</b> (Search and Rescue)	Ricerca e Soccorso
<b>SOLAS</b> (International Convention for the Safety of Life at Sea)	Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare
<b>SRR</b> (Search and Rescue Region)	Area di Ricerca e Soccorso
<b>UNSMIL</b> (UN Support Mission in Libya)	Missione di supporto delle Nazioni Unite in Libia

# Risultati fondamentali

1. L'EU dispiega i propri assetti aerei allo scopo di individuare dall'alto le barche di migranti in fuga, ed indirizzare la cosiddetta Guardia Costiera libica verso il punto in cui queste si trovano.
2. La sorveglianza aerea ha portato alla cattura di decine di migliaia di persone ed alla loro riconduzione verso la zona di Guerra libica
3. Attraverso la sorveglianza aerea e le attività di coordinamento nell'intercettazione dei migranti, gli attori dell'UE hanno violato i propri obblighi SAR, e facilitato le attività di intercettazione delle autorità libiche. Gli attori europei sono pertanto complici nella violazione sistematica dei diritti umani.

## Riassunto esecutivo

Nel corso degli ultimi anni, l'Unione Europea ed i suoi stati membri hanno progressivamente ridotto le attività di Ricerca e Soccorso in mare (SAR) ad opera dei propri attori istituzionali, come le Guardie Costiere, i Centri di Coordinamento dei Soccorsi Marittimi (MRCCs) e le missioni militari, come ad esempio EUNAVFOR MED. Al loro posto, la UE ha (ri)costituito le cosiddette Guardie Costiere libiche (GCL) finanziandole, equipaggiandole, addestrandole e legittimandole politicamente.

Tali sforzi sono culminati nel giugno 2018 con la notifica all'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) di una nuova area SAR, coordinata dalle autorità libiche. Contemporaneamente, le ONG che effettuavano operazioni essenziali di Ricerca e Soccorso in mare sono state criminalizzate e delegittimate.

Nonostante la cosiddetta GCL sia formata a tutti gli effetti da milizie il cui coinvolgimento in violazioni sistematiche dei diritti umani, nonché nel traffico di esseri umani, sia ormai accertato,<sup>1</sup> l'UE ed i suoi Stati Membri forniscono loro supporto tecnico, logistico e politico e spesso persino nel coordinamento diretto delle operazioni. Lo scopo è fare sí che la cosiddetta GCL intercetti i migranti prima che questi raggiungano le zone SAR europee, o addirittura mentre si trovano già all'interno di esse, come recentemente registrato.<sup>2</sup> Le intercettazioni effettuate dalla cosiddetta GCL all'interno della zona SAR europea rappresentano un'ulteriore fase dell'aggrarsi del fenomeno.

1 Nello Scavo in Avvenire ha riportato nell'ottobre 2019, che un presunto trafficante libico, noto come Bija, era stato invitato a incontri ufficiali a Roma e in Sicilia per discutere della questione migratoria, in rappresentanza della cosiddetta GC libica (v. <https://www.avvenire.it/attualita/pagine/dalla-libia-al-mineo-negoziato-boss-libico>). Nancy Porsia denunciava le attività di Bija come trafficante già nel 2017 (<https://www.trtworld.com/magazine/libya-human-trafficking-mafia-in-zawiya-301505>). Anche Francesca Mannocchi denunciò ampiamente il coinvolgimento delle milizie nelle attività di traffico (<https://www.theguardian.com/world/2019/nov/03/libya-migrants-tripoli-refugees-detention-camps>; <https://www.middleeasteye.net/news/they-cant-sail-europe-so-whats-happening-migrants-trapped-libya>).

2 V. <http://watchthemed.net/index.php/reports/view/1366>, "18/10: 50 persone intercettate e riportate in Libia nella zona SAR maltese" e più recentemente [https://alarmphone.org/en/2020/04/16/twelve-deaths-and-a-secret-push-back-to-libya/?post\\_type=release\\_type=post](https://alarmphone.org/en/2020/04/16/twelve-deaths-and-a-secret-push-back-to-libya/?post_type=release_type=post).

Alarm Phone, borderline-europe, Mediterranea e Sea-Watch, attivisti e ONG presenti in mare hanno direttamente assistito e documentato respingimenti (nella forma di pushbacks e pullbacks) illegali in Libia. Si è osservata la completa incapacità delle autorità libiche nel coordinare in maniera competente gli eventi SAR, causando così un elevato numero di incidenti mortali. Siamo anche stati testimoni del profondo legame tra forze militari e Guardie Costiere europee con la cosiddetta GCL, in grave violazione di diverse leggi e convenzioni internazionali. Il presente report fornisce ricostruzioni dettagliate di tre avvenimenti SAR che comprovano la nostra rivendicazione, e che sono emblematici di una forma di cooperazione tra Libia ed UE che ha portato all'intercettazione ed alla riconsegna di decine di migliaia di persone ai campi di tortura libici da parte della cosiddetta GCL. Queste ricostruzioni sono basate su quanto abbiamo osservato in mare in prima persona, ed includono anche comunicazioni con autorità europee e libiche, come anche comunicazioni radio tra diverse autorità ascoltate per caso, e chiamate di emergenza da parte di persone in pericolo in mare.

- Nel primo caso, dimostriamo il modo in cui l'MRCC italiano ha ripetutamente rifiutato di assumersi la responsabilità di coordinare i soccorsi durante un caso di emergenza, malgrado stesse già evidentemente coordinando gli assetti aerei allo scopo di monitorare l'imbarcazione di legno che si trovava in pericolo. La stessa imbarcazione è stata poi intercettata dalla cosiddetta GCL a più di 12 ore dal primo allarme.
- Nel secondo caso, dimostriamo come gli assetti aerei di EUNAVFOR MED si siano direttamente coordinati con la cosiddetta GCL per intercettare i tentativi di fuga dei migranti. La posizione di due gommoni individuati dalle forze aeree è stata fornita esclusivamente alla cosiddetta GCL nonostante la presenza di imbarcazioni di ONG nella stessa area. La cosiddetta GCL ha quindi potuto intercettare i migranti e riportarli in Libia.
- Nel terzo caso, documentiamo dettagliatamente l'episodio che ha visto la *Comandante Bettica*, nave della Marina Militare Italiana, ignorare la richiesta di intervento urgente di un gruppo di migranti in grave pericolo che aveva prima contattato Alarm Phone ed era poi stato individuato da Moonbird, l'aereo da ricognizione di Sea Watch. Invece di prestare assistenza, la nave italiana ha dispiegato un elicottero per assistere la cosiddetta GCL nel riportare i migranti in Libia.

È solo grazie alla presenza ed alle attività di monitoring di Alarm Phone e delle ONG attive nel Mediterraneo che è stato possibile documentare tali casi. Cionondimeno, molto di ciò che avviene in mare rimane non segnalato, a causa del sempre più ristretto spazio d'azione garantito alle ONG, e a causa delle informazioni sempre più limitate su casi di pericolo ed intercettazioni in mare messe a disposizione delle ONG dalle autorità. Si può pertanto presumere che le pratiche riportate in questo documento siano paradigmatiche di un modello molto più pervasivo di comportamento criminale di stato portato avanti dalle autorità europee.

Vi sono diversi modi in cui le autorità dell'UE e gli Stati membri hanno facilitato e persino direttamente contribuito alle operazioni sistematiche di “respingimento per procura”.<sup>3</sup> Come è già stato osservato, attraverso la creazione di una nuova area SAR sotto il coordinamento del cosiddetto Centro congiunto di coordinamento soccorsi (scJRCC) di Tripoli, nonché tramite la fornitura diretta di assetti navali, gli attori dell'UE hanno delegato la responsabilità alle autorità libiche, e sono diventati complici dell'intercettazione e del respingimento sistematico delle persone che tentano di fuggire dalla Libia. I casi documentati in questo rapporto mostrano con grande rilievo il ruolo cruciale svolto dalla sorveglianza aerea dell'UE nelle intercettazioni di massa al largo delle coste libiche, ulteriormente ampliate negli ultimi mesi.<sup>4</sup> Gli assetti aerei dell'UE vengono dispiegati per avvistare dall'alto le imbarcazioni dei migranti, per poi indirizzare la cosiddetta GCL verso il punto in cui si trovano le imbarcazioni in fuga. Questa sorveglianza aerea ha portato alla cattura di decine di migliaia di persone e alla loro riconduzione nella zona di guerra libica.

## Richieste

- La revoca immediata della Regione SAR libica.
- La fine delle collaborazioni tra le istituzioni dell'UE e dei suoi Stati membri con le autorità libiche, compresa la cosiddetta GCL, a causa dei loro accertati precedenti di violazioni dei diritti umani e della loro sovrapposizione con le milizie libiche.
- La fine del lavoro di facilitazione, da parte della sorveglianza aerea dell'UE, dei pull-backs effettuati dalle autorità libiche.
- La cessazione da parte degli (M)RCC europei della violazione delle convenzioni internazionali, con l'ignorare le richieste di soccorso, il ritardare i soccorsi e il coordinare i respingimenti verso la Libia.
- Il rispetto della Convenzione delle Nazioni Unite sui rifugiati del 1951, e in particolare del principio di non respingimento, anche durante la pandemia di COVID-19.
- L'impegno a rispettare i principi dei diritti umani nelle operazioni SAR, comprese quelle che si svolgono nella controversa area SAR libica.
- La creazione di rotte aeree sicure e legali, che garantiscano a tutti e tutte la libertà di movimento come diritto fondamentale.

3 Il principio di non respingimento è sancito dall'articolo 33 (1) della Convenzione di Ginevra sullo status di rifugiato (1951), nonché dagli articoli 2, 3 e 4 protocollo n. 4 della Convenzione europea dei diritti dell'uomo. Viene fatto divieto di rinvio di un rifugiato verso i confini di territori in cui la sua vita o la sua libertà sarebbero minacciate per ragioni di razza, religione, nazionalità, appartenenza a un determinato gruppo sociale o per le sue opinioni politiche.

4 Alla fine di marzo 2020, l'Unione Europea ha annunciato il lancio di una nuova operazione EUNAVFOR MED, chiamata IRINI, e la conclusione della precedente operazione SOPHIA. Lo scopo principale di IRINI riguarda la sorveglianza (con mezzi aerei, satellitari e marittimi) in alto mare, al largo delle coste libiche così come l'addestramento continuo della cosiddetta GC libica. Inoltre, ci aspettiamo che la pandemia COVID-19 sia utilizzata dalle istituzioni dell'UE e dagli Stati membri come scusa per rafforzare i meccanismi di controllo per procura che descriviamo in questo rapporto. A Pasqua del 2020, Alarm Phone aveva già riportato uno scandaloso atto di respingimento dalla zona SAR europea, coordinato dall'RCC di Malta e supervisionata da un velivolo maltese ([https://alarmphone.org/en/2020/04/16/twelve-deaths-and-a-secret-push-back-to-libya/?post\\_type\\_release\\_type=post](https://alarmphone.org/en/2020/04/16/twelve-deaths-and-a-secret-push-back-to-libya/?post_type_release_type=post)).

# Come la UE è arrivata ai respingimenti per procura nel Mediterraneo Centrale: breve cronistoria delle collaborazioni EU/Italia-Libia in tema di migrazioni

Negli ultimi 5 anni, si calcola che più di 15,000 persone abbiano perso la propria vita nel solo Mediterraneo Centrale.<sup>5</sup> Naturalmente, possiamo immaginare che la cifra reale sia ben più alta, se si considera anche il numero di morti non accertate. Nonostante questa massa di persone continui a morire a mare, le istituzioni europee e gli Stati Membri non hanno ammorbidito le rispettive politiche migratorie e di confine, che obbligano centinaia di migliaia di individui ad intraprendere questi pericolosi viaggi attraverso il mar Mediterraneo.

Al contrario, la regione mediterranea è stata sempre più militarizzata negli ultimi anni, allo scopo di “proteggere” i confini Europei, mentre gli strumenti di salvataggio sono stati ridotti, e le ONG delegittimate e criminalizzate. Allo stesso tempo, la UE e i suoi Stati Membri hanno cercato di ricostruire e dare legittimità politica alla cosiddetta GC libica, per orchestrare campagne internazionali di intercettazione al largo delle coste libiche. In questo modo, decine di migliaia di persone sono state ricondotte agli inumani campi di detenzione in Libia, nei quali la tortura, lo stupro, l'estorsione e numerose altre violazioni dei diritti umani sono esperienza quotidiana.<sup>6</sup>

Nel 2012, l'Italia è stata condannata dalla ECtHR, la Corte Europea dei Diritti Umani (CEDU) per aver trasferito un gruppo di cittadini somali ed eritrei, salvati da una nave militare Italiana, alle autorità libiche, nel 2009.<sup>7</sup> Ricondurre le persone salvate in Libia, senza dare loro possibilità di chiedere asilo, mettendo a rischio le loro vite e esponendoli a rischio di tortura, è stato giudicato illegale ai sensi della ECHR, la Convenzione Europea sui Diritti Umani, come una forma di espulsione collettiva, che contravviene al principio di non-respingimento. La sentenza Hirsi ha confermato che dopo il termine delle prime operazioni di soccorso, le persone sono rimaste a bordo di una nave militare italiana per molte ore, e per questa ragione, esse si trovavano sotto giurisdizione italiana. Possiamo affermare con certezza che, in risposta a questa sentenza decisiva, la UE e i suoi Stati Membri hanno sviluppato maniere di gestire le migrazioni via mare che implicassero zero contatto fisico con le persone in movimento, contribuendo così alla perdita di molte vite e al rinforzo delle discutibili “autorità” libiche. Ad ogni modo, questa strategia non solleva la UE e i suoi Stati Membri dalle proprie responsabilità, sia dal punto di vista giuridico che da quello politico.

5 Dati sulle persone scomparse e decedute dell'Alto commissariato delle Nazioni Unite per i rifugiati, nel periodo 2015-2020. <https://data2.unhcr.org/en/situations/mediterranean>

6 <https://www.msf.org/libya%E2%80%99s-cycle-detention-exploitation-and-abuse-against-migrants-and-refugees>  
<https://www.hrw.org/report/2019/01/21/no-escape-hell/eu-policies-contribute-abuse-migrants-libya>

7 V. la sentenza della Corte Europea dei Diritti dell'Uomo sul caso Hirsi Jamaa et al c. Italia, 23.02.2012: <https://hudoc.echr.coe.int/eng#%7B%22itemid%22:%5B%22001-109231%22%5D%7D>

L'esternalizzazione delle frontiere europee non è un fenomeno recente. L'Italia, in particolare, ha giocato un ruolo fondamentale in questo processo a partire dalla fine degli anni 90, ed è stata coinvolta in varie iniziative diplomatiche formali ed informali con la Libia, allo scopo di controllare le migrazioni attraverso il Mediterraneo. Tra il 2000 e il 2008, la cooperazione bilaterale si è approfondita sotto vari punti di vista, con un Memorandum di Intenti firmato nel 2000 e un accordo raggiunto nel 2003, i cui contenuti sono rimasti secretati.<sup>8</sup> Nel dicembre 2007, fu anche firmato un accordo di pattuglia congiunta, poi implementato nel Treaty on Friendship, Partnership and Cooperation (Trattato di Amicizia, Partnership e Cooperazione) dell'agosto 2008, che ordinava la fornitura di sei motovedette, e rafforzava la collaborazione tra forze di polizia, nonché lo scambio di informazioni.<sup>9</sup> Nell'ottobre del 2010, l'UE ha firmato con la Libia un accordo sulla cooperazione riguardo a un'agenda sulle migrazioni.<sup>10</sup>

Con l'intervento NATO in Libia del 2011, e la caduta di Gheddafi, l'UE non ha più potuto fare affidamento sulla capacità libica di controllare i propri confini. Nel 2013, l'UE ha dunque lanciato la European Union Integrated Border Management Assistance Mission (EUBAM Libia, Missione di Assistenza Integrata nella Gestione delle Frontiere), seguita dalla Operation Sophia della EUNAVFOR MED, nel 2015.<sup>11</sup> Attraverso queste missioni, la UE mirava a supportare le capacità delle autorità libiche nello sviluppo di una più larga strategia di gestione delle frontiere, con fondi e addestramento destinati alla cosiddetta GC libica.

L'operazione italiana umanitaria-militare Mare Nostrum, che ha salvato più di 150.000 persone tra il 2014 e il 2015, e ha portato all'arresto di cosiddetti trafficanti,<sup>12</sup> è stata sostituita dall'operazione Triton di Frontex, il cui obiettivo era controllare le frontiere, piuttosto che svolgere attività SAR come nel caso dell'operazione precedente.<sup>13</sup> La zona operativa dell'Operazione Triton fu spostata più a nord rispetto a quella di Mare Nostrum; essa venne anche estesa e le furono forniti molti meno assetti, rendendo così meno probabile lo svolgimento di operazioni SAR. In risposta a ciò, alcuni attori della società civile iniziarono a condurre operazioni SAR a fine 2014, allo scopo di riempire il vuoto lasciato dalla fine di Mare Nostrum.

La tendenza all'esternalizzazione delle frontiere è continuata nel Febbraio del 2017, con la firma tra Italia e Libia di un Memorandum di Intesa,<sup>14</sup> che strutturava nuove collaborazioni nel campo della protezione delle frontiere.<sup>15</sup> Tra Aprile e Maggio 2017, l'Italia ha fornito 4 motovedette di pattuglia alla Marina libica e alla cosiddetta GC libica,<sup>16</sup> seguite da altre dieci motovedette nel

8 Paoletti, Emanuela. 2009. "A Critical Analysis of Migration Policies in the Mediterranean: The Case of Italy, Libya and the EU." RAMSES Working Paper 12/09. Centro Studi europeo, Oxford. V. anche: Heller, Charles, e Lorenzo Pezzani. 2018. "Mare Clausum: Italy and the EU's Undeclared Operation to Stem Migration across the Mediterranean." Londra: Forensic Oceanography. <http://www.forensic-architecture.org/wp-content/uploads/2018/05/2018-05-07-FO-Mare-Clausum-full-EN.pdf>.

9 <https://www.hrw.org/news/2009/09/23/italy-libya-connection>

10 [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/MEMO\\_10\\_472](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/MEMO_10_472)

11 <https://www.operationsophia.eu/>

12 'cosiddetti' perché gli individui coinvolti nella fornitura delle imbarcazioni per la traversata e che traggono profitto dal viaggio dei migranti sono di rado presenti su queste imbarcazioni. Le persone che vengono "catturate" a bordo delle imbarcazioni in pericolo e che vengono etichettate come "trafficienti" sono spesso coloro che fortuitamente attivano un telefono per chiamare e chiedere aiuto o che sono stati coinvolti nella conduzione della barca. Sull'argomento, v.: [https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/projekte\\_files/1%20-%202017\\_05\\_10\\_report%20italiano\\_final.pdf](https://www.borderline-europe.de/sites/default/files/projekte_files/1%20-%202017_05_10_report%20italiano_final.pdf)

13 [https://www.senato.it/japp/bgt/showdoc/17/DOSSIER/0/912705/index.html?part=dossier\\_dossier1-sezione\\_sezione11-table\\_table7](https://www.senato.it/japp/bgt/showdoc/17/DOSSIER/0/912705/index.html?part=dossier_dossier1-sezione_sezione11-table_table7)

14 La traduzione inglese del protocollo d'intesa è disponibile qui: [http://eumigrationlawblog.eu/wp-content/uploads/2017/10/MEMORANDUM\\_translation\\_finalversion.doc.pdf](http://eumigrationlawblog.eu/wp-content/uploads/2017/10/MEMORANDUM_translation_finalversion.doc.pdf).

Il riepilogo dei punti principali è disponibile qui: <https://sarobmed.org/italy-libya-memorandum-of-understanding/>

15 <https://www.amnesty.org/en/latest/news/2020/01/libya-renewal-of-migration-deal-confirms-italys-complicity-in-torture-of-migrants-and-refugees/>;

<https://www.avvenire.it/attualita/pagine/esclusiva-nuovo-memorandum-italia-libia>

16 Heller, C. & Pezzani L. op. cit., p. 4317



Novembre 2019.<sup>17</sup> Nell'Aprile 2020, il Ministro dell'Interno ha assegnato un appalto del valore di 1,6 milioni di euro, perché altre sei motovedette venissero assegnate alla "polizia libica".<sup>18</sup> TLo European Trust Fund for Africa (EUTF, Trust Fund Europeo per l'Africa) era stato strutturato con uno spazio di finanziamento destinato al Nord Africa di 91,3 milioni di euro,<sup>19</sup> destinati al supporto della Integrated Border and Migration Management (Gestione Integrata delle Frontiere e delle Migrazioni) in Libia. Gli obiettivi principali del progetto includevano il rafforzamento della capacità operativa delle autorità libiche in termini di sorveglianza marittima e delle frontiere, come anche l'assistenza nella definizione e nella dichiarazione di una Zona SAR libica, dichiarata dalle autorità libiche nel giugno 2018. Ora, con l'esistenza di una zona SAR libica ufficiale, le operazioni di soccorso nelle acque internazionali al largo della Libia non sono più coordinate "ufficialmente" dalla ITMRC, il centro di coordinamento della Guardia Costiera Italiana.

Nei mesi precedenti alla dichiarazione della zona SAR libica, l'Italia, con l'aiuto finanziario della UE, ha istituito un semplice Interagency National Coordination Centre (NCC, Coordinamento Nazionale Inter-agenzia), e un MRCC, l'attuale cosiddetto Joint Rescue Coordination Center (scJRCC, cosiddetto Centro Congiunto di Coordinazione del Salvataggio), in un edificio in proprietà a Tripoli. In questo edificio, le autorità italiane hanno svolto addestramenti, nonché valutazioni tecniche atte alla creazione dettagliata di un National Coordination Centre (Centro Coordinazione Nazionale) vero e proprio. Come parte dell'operazione italiana Mare Sicuro, una nave militare Italiana ha attraccato nel porto di Tripoli per aiutare ed istruire la Marina Libica e la sua cosiddetta Guardia Costiera per la cooperazione e la coordinazione marittime. L'MRCC e il cosiddetto NCC si trovano nello stesso edificio, con l'obiettivo di facilitare la coordinazione tra i diversi servizi libici coinvolti nel controllo e nella sorveglianza delle frontiere.<sup>20</sup> E' importante aggiungere che la cosiddetta GCL (cosiddetta GC libica) non è un attore unitario; le sue operazioni sono supportate da altre fazioni, come la General Administration for Coastal Security (GACS, Amministrazione Generale per la Sicurezza delle Coste), controllata dal Ministro dell'Interno; mentre la cosiddetta Guardia Costiera e Autorità Portuale libica è sottoposta al controllo del Ministero della Difesa. Nonostante il supporto offerto dall'Italia e dalla UE, il cosiddetto JRCC ha dimostrato la propria inabilità a gestire le chiamate di soccorse numerose volte: esso non è disponibile 24h su 24, e il suo personale non parla abbastanza inglese, come sarebbe richiesto dalla IMO.<sup>21</sup>

In parallelo al supporto e all'addestramento dato per aumentare il controllo delle frontiere marittime e terrestri della Libia, l'UE ha progressivamente ridotto la sua presenza marittima, rimpiazzandola con la sorveglianza aerea. L'Operazione Sophia di EUNAVFOR MED ha ritirato i propri assetti marittimi, lasciando solo sei velivoli. Come diretta conseguenza di ciò, sempre meno imbarcazioni di nazioni europee sono in grado di intervenire nel caso ci siano chiamate di soccorso di barche di migranti, eludendo de facto i propri obblighi di salvataggio e trasporto delle persone soccorse verso le coste dei rispettivi paesi. Il 25 Marzo 2020, il Consiglio Europeo

17 <https://www.internazionale.it/notizie/lorenzo-bagnoli/2019/11/13/italia-libia-guardia-costiera>

18 <https://www.internazionale.it/notizie/lorenzo-bagnoli/2019/11/13/italia-libia-guardia-costiera> e <https://altreconomia.it/nuove-navi-italiane-alla-libia/>;

19 <https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/eutf-noa-libya.pdf>

20 V. la ricostruzione fatta dal Tribunale di Roma – Collegio per i reati ministeriali nel procedimento contro M. Salvini e M. Piantadosi n. 6/2019, ordinanza del 21 novembre 2019 e N. Scavo, 18 aprile 2019 <https://www.avvenire.it/attualita/pagine/esclusivo-la-verita-sui-respingimenti-in-mare>.

21 Convenzione SAR, Allegato, par. 2.3.3.

ha pubblicato una decisione secondo la quale una nuova operazione EUNAVFOR MED, l'Operazione Irini, sarebbe stata lanciata in sostituzione della Operazione Sophia, sempre di EUNAVFOR MED. Lo scopo dichiarato di questa missione è implementare l'embargo di armi verso la Libia, e di “contribuire allo sviluppo delle capacità e all'addestramento della Guardia Costiera Libica e della Marina Libica, per quanto concerne le operazioni di polizia a mare” e “contribuire alla distruzione del modello di business dei trafficanti di esseri umani e delle reti di traffico, tramite la raccolta di informazioni e la sorveglianza aerea.”<sup>22</sup> A inizio Aprile, l'ECRE (Consiglio Europeo su Rifugiati ed Esiliati) ha riportato che l'Alto Rappresentante della UE per gli Affari Esteri e per le Politiche di Sicurezza, Josep Borrell, ha sottolineato che “Queste imbarcazioni non stanno perlustrando il mare in cerca di persone da salvare.” Borrell ha poi contrastato questa dichiarazione, dicendo che “c'è un accordo tra gli Stati Membri che partecipano alla missione su come procedere, dove sbarcare e come condividere il carico.”<sup>23</sup>

22 <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2020/03/31/eu-launches-operation-irini-to-enforce-libya-arms-embargo/>

23 <https://www.ecre.org/med-irini-ships-will-not-search-but-rescue-civilian-search-and-rescue-vessel-back-at-sea/>

# Il ruolo di Frontex

Un attore cruciale nel Mediterraneo Centrale è Frontex, l'Agenzia Europea per il Controllo delle Frontiere della Guardia Costiera, attualmente impegnata in una operazione di controllo delle frontiere e sorveglianza "Search and Rescue" denominata Themis. In questa operazione Frontex, la mancanza di trasparenza e di responsabilità rendono difficile per le ONG e organizzazioni della società civile capire le specificità operative della missione stessa. Questa agenzia, in effetti - la cui capacità e il cui potere si sono espansi fortemente negli ultimi 4 anni - rifiuta sistematicamente di fornire informazioni riguardo alle proprie attività e operazioni. L'agenzia non è stata in grado di fornire più di una descrizione di poche righe riguardo ai metodi e alle risorse impiegate nell'operazione Themis. Ciò che si sa è, ad ogni modo, che l'operazione ha come obiettivo primario il controllo delle frontiere esterne della UE. Tra gli altri compiti, viene anche citato lo svolgimento di attività SAR.<sup>24</sup> Ad ogni modo, dato che l'area di competenza di Frontex è strettamente delimitata a 24 miglia nautiche dalle coste europee, le navi Frontex non intervengono spesso per assistere i migranti in condizioni di pericolo nel Mediterraneo Centrale.<sup>25</sup> Al contrario, il controllo delle frontiere si limita piuttosto ad attività di sorveglianza, svolte dagli assetti aerei dell'agenzia. Questo è un punto che abbiamo potuto osservare attraverso le nostre attività a mare, e che è stato anche confermato da Frontex stessa<sup>26</sup>, come afferma essa sul proprio sito:

“allo scopo di espandere la propria abilità di monitoraggio delle frontiere esterne e condividere le informazioni raccolte con gli Stati Membri dell'UE, Frontex ha organizzato il Multipurpose Aerial Surveillance (MAS, sistema di sorveglianza aerea polivalente), che permette ai velivoli che sorvolano i confini esterni di connettersi con un live feed di video e altre informazioni direttamente con il quartier generale di Frontex e degli altri paesi UE coinvolti. L'agenzia sta anche testando il sistema di sorveglianza aerea da remoto Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS) per vari paesi europei.”<sup>27</sup>

L'utilizzo dei droni e degli aerei come metodo di controllo delle frontiere per il Mediterraneo Centrale permette a Frontex di venire a conoscenza di imbarcazioni in pericolo e delle loro coordinate senza impegnarsi a salvarle. Come pratica sistematica, gli agenti di Frontex si attivano in una interpretazione illegittima e formale delle leggi internazionali marittime, allertando solo l'RCC "competente" secondo la posizione geografica dell'evento SAR. Questo significa che se la situazione di pericolo si produce nella disputata zona SAR libica, solo ai libici verrà chiesto di intervenire, anche quando le navi delle ONG o altre potrebbero fornire assistenza in maniera più rapida ed appropriata. Quando i libici intervengono in operazioni SAR, è fatto noto alle autorità UE che i naufraghi verranno ricondotti in Libia, luogo considerato generalmente come non sicuro (in particolare per i migranti) da molte organizzazioni internazionali e non soddisfacente "i criteri per essere indicata come un porto sicuro allo scopo del disimbarco in seguito a un salvataggio a mare".<sup>28</sup> Questa interpretazione formale delle procedure di disimbarco per i salvataggi, come definiti nella legge internazionale marittima, porta, di conseguenza e concretamente, alla violazione dei diritti fondamentali dei migranti.

24 <https://frontex.europa.eu/along-eu-borders/main-operations/operation-themis-italy/>

25 <https://www.ceps.eu/ceps-publications/search-and-rescue-disembarkation-and-relocation-arrangements-in-the-mediterranean/>

26 V. Analisi dei rischi Frontex per il 2019, disponibile su [https://frontex.europa.eu/assets/Publications/Risk\\_Analysis/Risk\\_Analysis/Risk\\_Analysis\\_for\\_2019.pdf](https://frontex.europa.eu/assets/Publications/Risk_Analysis/Risk_Analysis/Risk_Analysis_for_2019.pdf)

27 <https://frontex.europa.eu/media-centre/news-release/frontex-marks-two-years-as-the-european-border-and-coast-guard-agency-ECWley>

28 Posizione dell'UNHCR/ACNUR sui ritorni verso la Libia (Aggiornamento II), Settembre 2018. Disponibile su: <https://www.refworld.org/pdfid/5b8d02314.pdf>

Nel marzo 2019, l'ex Direttrice Generale della Commissione Europea Paraskevi Michou si è rivolta al Direttore di Frontex Fabrice Leggeri in una lettera, in riferimento alla creazione della nuova zona SAR e reiterando la competenza geografica dell'RCC a della zona SAR ad esso corrispondente:

“la procedura descritta nella sua lettera per comunicare gli avvistamenti di situazioni di pericolo, nonché le azioni iniziali riguardo alle suddette situazioni di pericolo, direttamente all'MRCC “responsabile” per la regione SAR, costituisce una procedura che è in linea con quanto prescritto dalla Convenzione di Amburgo del 1979.”<sup>29</sup>

Nella sua lettera, Michou legittimizza le autorità libiche come l'RCC “responsabile”. Assicura altresí che allertare queste stesse autorità in caso di situazioni di pericolo sarebbe in conformità con le leggi internazionali, dal momento che esse sono le prime responsabili per il coordinamento dei casi di pericolo in quella zona. Ad ogni modo, la lettera omette ogni menzione del fatto che questa interpretazione della legge internazionale non è solo restrittiva e contestata, ma anche costitutiva di numerose violazioni dei diritti fondamentali dei migranti. Questi casi verranno raccontati in dettaglio nelle ricostruzioni di casi e analisi seguenti.

La pratica degli attori europei di allertare le autorità libiche per i casi bisognosi di soccorso in corso nella zona SAR libica, disputata, è stata confermata ulteriormente dal Vice Presidente della Commissione Europea Borrell, in una sessione parlamentare. Borrell ha dichiarato: “ci muoviamo nella cornice dell'Eurosur Fusion Service - Multipurpose Aerial Surveillance (MAS). Durante l'esecuzione del MAS nell'aria pre-frontaliera (dal 2017 a circa il 20 Novembre 2019), quando Frontex ha rilevato una situazione di pericolo nella zona SAR libica, l'Agenzia ha notificato la situazione in 42 casi al vicino Member State Rescue Coordination Centre, a EUNAVFOR MED, nonché alle autorità libiche.”<sup>30</sup>

29 Pubblicata da Statewatch e disponibile a questo link: <http://www.statewatch.org/news/2019/jun/eu-letter-from-frontex-director-a-res-20191362751%20Rev.pdf>

30 [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/E-9-2019-002654-ASW\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/E-9-2019-002654-ASW_EN.pdf)

# “Colmare” il vuoto dei soccorsi attraverso la cosiddetta Guardia Costiera libica: una mappatura della responsabilità dell’UE

Come enfatizzato nella sezione precedente, il ritiro dell’UE dalle operazioni di soccorso è coinciso con il supporto e la (ri)costruzione di una cosiddetta Guardia Costiera Libica. Le istituzioni della UE e i suoi Stati Membri (in particolare l’Italia) hanno costantemente finanziato e addestrato la cosiddetta GCL libica, al fine di legittimarne le capacità di eseguire intercettazioni. Questo tentativo di attribuire “competenza geografica” alle autorità libiche è culminato nella notifica all’IMO di una nuova zona SAR libica, sotto la competenza del cosiddetto JRCC di Tripoli.

La creazione di questa nuova zona SAR ha contribuito alla completa dissoluzione delle responsabilità UE in fatto di salvataggio nel Mediterraneo Centrale, e alla segnalazione sistematica di tutti i casi di imbarcazioni in pericolo alla cosiddetta GCL - un insieme di forze inaffidabili, il cui coinvolgimento in violazioni di diritti umani e traffico di esseri umani è documentato.<sup>31</sup> L’Europa ha anche progressivamente ritirato la maggior parte dei propri assetti navali nella regione per coordinare, invece, tramite la sorveglianza aerea, le intercettazioni svolte dalla cosiddetta GCL. Questo costituisce una politica di respingimento sistematico per procura, nella quale la cosiddetta GCL fa il lavoro sporco dell’Europa. Queste intercettazioni di massa delle imbarcazioni portano poi i naufraghi ad essere ricondotti alle condizioni infernali dalle quali stavano tentando di scappare. Detenzione di massa, tortura, stupro e estorsione costituiscono una realtà quotidiana e esperienze documentate in Libia. La creazione della zona SAR libica ha conseguenze sulle persone anche dopo il loro salvataggio: se vengono salvati da navi delle ONG o da navi mercantili nella nuova zona SAR libica, il disimbarco in Europa è trattato come una eccezione umanitaria da Malta e dall’Italia. Questo significa, per chi viene salvato, un’attesa di molti giorni prima di poter raggiungere un porto sicuro.<sup>32</sup>

Dalla creazione della nuova zona SAR, gli attori europei hanno sviluppato ed espanso l’infrastruttura di comunicazione e sorveglianza atta a condurre i respingimenti per procura, eseguiti dalla cosiddetta GCL, nonostante le autorità libiche si siano chiaramente dimostrate incapaci di gestire eventi SAR in conformità con i doveri di un JRCC suppostamente competente. Nella prossima sezione, esporremo ricostruzioni dettagliate caso per caso, a supporto delle nostre dichiarazioni.

31 “La trattativa nascosta. Dalla Libia a Mineo il negoziato tra l’Italia e il boss”, <https://www.avvenire.it/attualita/pagine/dalla-libia-al-mineo-negoziato-boss-libico>

32 In base al diritto internazionale, le persone soccorse devono essere trasferite in un luogo sicuro, ovvero una località dove la sicurezza della vita dei sopravvissuti sia garantita e le loro necessità primarie possano essere soddisfatte (1.3.2, 3.1.9, Allegato alla Convenzione SAR).

# Ricostruzione dei casi e analisi legale

## I regolamenti internazionali che definiscono le modalità delle attività di ricerca e salvataggio (SAR)

Come sarà ulteriormente spiegato nei seguenti riferimenti legali, l'obbligo di ogni capitano di prestare assistenza alle imbarcazioni in difficoltà è disciplinato ai sensi di diversi trattati internazionali. Contestualmente, gli stati che fanno parte degli stessi trattati e convenzioni sono legalmente vincolati a coordinare le SAR, impegno che include l'indicare porti sicuri di approdo per coloro che sono stati salvati.

Al fine di adempiere all'obbligazione di assicurare servizi SAR in tutto il mondo, e di evitare che ci siano aree marittime situate al di fuori delle zone di protezione, le acque internazionali sono state formalmente divise in diverse Search and Rescue Region (SRR). I confini di tali regioni sono definiti grazie ad accordi internazionali, stabiliti tra paesi costieri sotto il coordinamento dell'IMO. Gli stati che hanno dichiarato l'esistenza e l'estensione della propria SRR sono responsabili del coordinamento delle attività SAR, nonché del prendere tutte le misure necessarie per proteggere le persone in pericolo in tale area. Le Regioni SAR comprendono vaste aree di acque internazionali dove gli stati non esercitano la propria sovranità, a differenza di quanto accade nelle proprie acque territoriali.

Secondo le convenzioni SAR e SOLAS, gli stati devono fondare enti interni specifici, il cui compito sarà ricevere chiamate di emergenza, e coordinare le operazioni di salvataggio. Tali enti sono denominati Maritime Rescue Coordination Centers (MRCCs) e possono essere organizzati in maniera diversa. Tali enti devono essere raggiungibili telefonicamente in qualsiasi momento, e gli ufficiali in servizio devono saper parlare inglese. I contatti di posta elettronica e telefonici, così come l'estensione geografica delle SRR, devono essere resi pubblici sul sito internet dell'IMO, al fine di garantire la sicurezza della vita in mare. Tutti gli stati sono dunque tenuti a istituire strutture interne e piani operativi che garantiscano una gestione rapida ed efficiente delle situazioni di pericolo.

Quando la notifica di un caso di pericolo perviene a un MRCC, quest'ultimo è soggetto all'obbligo di intervenire e assumersi la responsabilità del caso - anche se l'evento sta avendo luogo al di fuori della sua SRR - finché un altro MRCC non se ne assuma formalmente la responsabilità. Ovviamente, al fine di conformarsi con il diritto internazionale marittimo e con le leggi sui diritti umani, il presente MRCC deve essere in grado di fornire assistenza concreta, nonché di lanciare e coordinare un'appropriata operazione SAR e fornire un porto sicuro per lo sbarco dei sopravvissuti.

Il diritto a ricevere assistenza in situazione di pericolo in mare, ed essere sbarcati in un porto sicuro, non è soggetto a nessun tipo di discriminazione o distinzione basata sulla nazionalità, sullo status giuridico o sulle circostanze che hanno portato gli individui a trovarsi in situazione di pericolo durante la navigazione.

La notifica di un caso di pericolo può essere effettuata attraverso diverse modalità (telefono, email, radio, sistemi di comunicazione satellitare ecc.) e può arrivare da diversi agenti: passeggeri dell'imbarcazione in pericolo, imbarcazioni terze che si trovano in prossimità dell'evento SAR, ricognizioni di risorse aeree (incluso droni), chiamate telefoniche di amici e parenti delle persone in situazione di estrema necessità in mare. Tali circostanze non influiscono sull'obbligo degli stati di fornire assistenza.

Il coordinamento delle attività SAR comporta una procedura di vari passi e azioni. Prima di tutto, gli MRCC sono responsabili della valutazione del livello di emergenza nella specifica situazione di pericolo, e della diffusione dell'informazione sulla presenza del caso a tutti i mezzi in prossimità al fine di garantire un soccorso immediato. Questo punto diventa particolarmente cruciale quando non ci sono imbarcazioni gestite dallo stato nelle vicinanze, in grado o abbastanza vicine per un intervento rapido, come è spesso il caso nel Mediterraneo Centrale.

Effettivamente, fin dalla creazione dell'attuale sistema di leggi internazionali riguardanti la protezione della vita in mare, gli stati si erano sempre affidati all'intervento di imbarcazioni private, che rispondevano sia al principio che obbliga i capitani a prestare assistenza ad altre imbarcazioni in pericolo, sia alle leggi internazionali che permettono agli MRCC di dare istruzioni a imbarcazioni private durante le operazioni di salvataggio .

Quando più di un MRCC è informato dell'esistenza di un evento SAR, e viene richiesto loro di intervenire, gli MRCC hanno l'obbligo di coordinarsi e fornire tutte le garanzie necessarie, sia per l'imbarcazione in pericolo e per i suoi passeggeri, sia per l'imbarcazione/i che effettua/no l'operazione di salvataggio.

Il coordinamento delle attività SAR non termina quando i naufraghi si trovano a bordo dell'imbarcazione di salvataggio. Le attività SAR terminano solo una volta che i passeggeri salvati sono disimbarcati in un porto considerato "sicuro", cioè in un porto dove le loro vite, i loro bisogni primari e i loro diritti umani non sono più a rischio.

In concreto, ciò significa che se uno stato non può offrire un vero porto sicuro nel proprio territorio, ci dovrà essere un immediato coordinamento tra gli stati coinvolti al fine di svincolare il prima possibile il capitano dell'imbarcazione di salvataggio dalle proprie responsabilità verso gli individui salvati, garantendo allo stesso tempo la salvezza di questi ultimi prima e dopo il raggiungimento della terraferma.

## Caso 1: L'approccio aggressivo dell'MRCC italiano all'emergenza in mare

*10.04.2019: l'MRCC italiano rifiuta di assumersi la responsabilità del coordinamento di un caso di emergenza per oltre 12 ore, mentre coordina naturalmente gli assetti aerei per monitorare la barca di legno in difficoltà. La cosiddetta Guardia Costiera libica (sCLYCG) interviene dopo 12 ore.*

La mattina presto del 10 aprile 2019, Alarm Phone ha ricevuto una chiamata da un piccolo gruppo di migranti, a circa 20 miglia nautiche dalla costa di Zuwara, in Libia. Il gruppo ha informato Alarm Phone che il loro motore era caduto in acqua e che avevano urgente bisogno di aiuto. Si trovavano in mare dalle 22:00 CEST della notte precedente e, secondo la loro testimonianza, avevano lasciato la Libia con 28 persone a bordo, ma 8 persone erano cadute in acqua e scomparse. Solo 20 sopravvissuti erano riusciti a rimanere a bordo.

La squadra di Alarm Phone è stata in grado di recuperare la loro posizione GPS e di trasmetterla al velivolo civile da ricognizione Moonbird<sup>33</sup> e all'ITMRCC. Quest'ultimo non avrebbe dato alcuna conferma dell'avvio di un'operazione di SAR. Alarm Phone ha anche informato la Guardia Costiera tunisina via telefono ed email della situazione di emergenza. La squadra di Alarm Phone è rimasta in contatto con la barca, e tra le 8:00 e le 8:30 CEST, i migranti hanno riferito di poter vedere un aereo. Il Moonbird è riuscito ad arrivare sul posto e a confermare la posizione data dalla barca ad Alarm Phone. Alarm Phone ha provato a contattare la cosiddetta GC libica ma non è stata in grado di raggiungere nessuno. Nel frattempo, l'Ufficiale di Collegamento Aereo (ALO) di Moonbird ha chiamato anche l'ITMRCC, e l'ITMRCC li ha informati che la cosiddetta GC libica era l'autorità di coordinamento.

Ancora una volta, Alarm Phone ha chiamato la cosiddetta GC libica, senza alcun risultato. La GC tunisina ha informato Alarm Phone che si sarebbe coordinata con il JRCC di Tripoli e l'ITMRCC. Moonbird, sul posto, ha quindi deciso di effettuare un Mayday Relay<sup>34</sup> al quale ha risposto quasi immediatamente "copy" il velivolo francese Falcon 50 di EUNAVFOR MED, che ha poi raggiunto la posizione. In seguito, Moonbird ha cercato di contattare VOS Triton, una nave di rifornimento che operava vicino alla piattaforma petrolifera di Farshah, non troppo lontana dal caso di pericolo. Moonbird ha osservato mentre il Falcon 50 faceva cadere le zattere di salvataggio e i fumogeni sulla scena del pericolo.<sup>35</sup> Poco dopo, Moonbird ha dovuto abbandonare la scena per mancanza di carburante.

**Nel frattempo, da terra, l'ALO di Moonbird ha chiamato l'ITMRCC, che si è rifiutato di assumersi la responsabilità del coordinamento, riferendosi ai libici come la "autorità competente" e menzionando anche che il velivolo civile da ricognizione avrebbe dovuto mettersi in**

33 La ONG civile SAR Sea-Watch dispone di un aereo, il Moonbird, in collaborazione con la Humanitarian Pilots Initiative, e in precedenza il velivolo Colibrì insieme a Pilotes Volontaires, allo scopo di avvistare in mare le imbarcazioni in pericolo, informare le autorità competenti della situazione di pericolo e documentare le violazioni dei diritti umani nel Mediterraneo centrale.

34 Termine impiegato a livello internazionale per una chiamata di emergenza via radio. Principalmente utilizzato come immediata richiesta d'aiuto quando un'unità si trova in pericolo grave.

35 Grazie alla nostra lunga esperienza nelle operazioni di soccorso, sappiamo che gettare delle zattere di salvataggio può risultare pericoloso, in particolare modo quando non è presente alcuna nave nelle vicinanze. Si rischia di scatenare il panico tra le persone sull'imbarcazione in pericolo, le quali nel cercare di raggiungere le zattere rischiano di sbilanciare la loro imbarcazione (spesso sovraccarica) e di provocarne quindi il capovolgimento.



**contatto con l'MRCC Tunisia. Poco dopo, l'ITMRCC ha inviato un messaggio NAVTEX<sup>36</sup> a nome del JRCC Tripoli, ribadendo ancora una volta che Tripoli era l'autorità di coordinamento per questo evento SAR.**

Sulla barca la situazione è diventata più tesa. Alarm Phone ha trasmesso il numero delle autorità alle persone in difficoltà che hanno chiamato direttamente l'ITMRCC. Essendo ormai mezzogiorno, l'ALO di Moonbird ha deciso di chiamare di nuovo l'ITMRCC, trasmettendo loro tutte le informazioni pertinenti alle autorità e sottolineando la loro responsabilità di coordinamento. In un altro tentativo di coinvolgere gli attori commerciali nelle vicinanze della scena dell'emergenza, il capo missione della Moonbird ha chiamato la società *Vroon*, proprietaria di una delle navi di rifornimento nelle vicinanze. La compagnia si è rifiutata di intervenire.

Nel frattempo, Alarm Phone è rimasta in contatto con i migranti, ha informato l'RCC Malta e ha deciso di inviare una sintesi delle informazioni raccolte sul caso all'ITMRCC e all'RCC Malta, chiedendo assistenza immediata. Alarm Phone ha inoltre comunicato di aver trasmesso tutte le informazioni sul caso anche alle autorità libiche e tunisine. Alle 15:52 CEST la hotline ha ricevuto un'email dall'MRCC Roma in cui si affermava che il JRCC Libia avrebbe coordinato i soccorsi e che era stato inviato da Roma un avviso di pericolo a tutte le navi.

Sea-Watch ha deciso di lanciare una seconda missione di monitoraggio con l'aereo Moonbird che è decollato alle **15:24 CEST, per tornare verso la situazione di pericolo. L'ALO di Moonbird è stato informato dall'ITMRCC che Cotos 45, un aereo spagnolo EUNAVFOR MED, si trovava sul posto. Alle 16:30 CEST Moonbird è stato in grado di localizzare e visualizzare di nuovo la barca di legno. Due zattere di salvataggio sono state dispiegate ma sono rimaste vuote e alla deriva a circa un miglio nautico di distanza dalla barca. Mentre Cotos 45 (ENFM) sorvolava la zona circostante, Moonbird ha deciso di dirigersi verso nord per identificare tutte le navi vicine e chiedere il loro intervento. Moonbird ha avvistato quattro navi mercantili vicino alla piattaforma petrolifera di Farshah: VOS TRITON, VOS APHRODITE, ASSO ZEJT 1, MELODY 5. L'ASSO ZEJT 1 era la più vicina alla barca di legno. Purtroppo, in quel momento, Moonbird ha dovuto interrompere la sua missione e tornare indietro a causa di problemi al motore.**

Alle 19:40 CEST Alarm Phone non riusciva più a raggiungere il numero di telefono satellitare (Thuraya) delle persone in difficoltà. Sembrava che la batteria del telefono si fosse scaricata. Alarm Phone ha quindi chiamato l'RCC di Malta, implorando loro di contattare le navi commerciali nelle vicinanze - ma l'RCC si è rifiutato. Infine, alle 20:05 CEST, l'MRCC Roma ha informato Alarm Phone che i libici avevano trovato la barca in pericolo e raccolto le persone in difficoltà, più di 12 ore dopo la prima segnalazione del caso di pericolo alle autorità da parte di Alarm Phone.

Dalla ricostruzione di questo caso, è chiaro che diversi assetti aerei europei - il Falcon 50 e il Cotos 45 - erano presenti sul posto il giorno in cui è stato dichiarato il pericolo. Si può quindi ragionevolmente supporre che ci sia stato un coordinamento tra l'operazione militare europea EUNAVFOR MED e l'MRCC italiano, che erano al corrente fin dall'inizio di questo caso di pericolo e hanno deciso di non ordinare l'intervento di nessuna delle navi commerciali vicine alla scena. Hanno invece ritardato i soccorsi rinviando costantemente gli attori civili che chiedevano informazioni al JRCC di Tripoli, che non ha mai risposto. Alla fine, la cosiddetta GC libica è riuscita ad effettuare un pull-back. Non sappiamo più nulla della sorte delle persone che sono state intercettate e che sono state riportate in Libia o di quelle che si presume siano finite in mare.

<sup>36</sup> I messaggi NAVTEX sono utilizzati per comunicazioni urgenti da e per le navi. Sono parte integrante del sistema mondiale di soccorso e sicurezza in mare (GMDSS), il quale codifica le procedure e le comunicazioni da seguire durante le situazioni di soccorso in mare.

## Riferimento legale 1, caso 1:

Il primo RCC che riceve la richiesta di soccorso ha l'obbligo di intervenire e coordinare le operazioni in mare, almeno fino a quando il coordinamento non sarà formalmente e sostanzialmente assunto da un altro RCC.

Infatti, la RISOLUZIONE MSC.167(78), adottata il 20 maggio 2004, denominata "LINEE GUIDA SUL TRATTAMENTO DELLE PERSONE SALVATE IN MARE" nell'articolo 6.7 prevede che "Il primo RCC, tuttavia, è responsabile del coordinamento del caso fino a quando il RCC responsabile o un'altra autorità competente non se ne assume la responsabilità".

Questo principio è essenziale in quanto determina la certezza per ogni marittimo di identificare l'autorità responsabile del salvataggio della vita umana in mare. Tale obbligo permane, anche se l'evento di soccorso non rientra nell'ambito di competenza del MRCC a cui è stato notificato per primo il caso di soccorso. Il manuale IAMSAR stabilisce che il primo MRCC che riceve la notizia di una possibile situazione di emergenza SAR ha la responsabilità di intraprendere le prime azioni immediate per gestire tale situazione, anche se l'evento è al di fuori della sua specifica area di responsabilità.

Il coordinamento continua ad essere responsabilità del primo MRCC fino a quando non passa ad un altro RCC, che è quello responsabile dell'area o un altro che è in grado di fornire un'assistenza più adeguata. Ciò significa che gli obblighi del primo MRCC non cessano, a meno che non sia concretamente possibile trasferire il coordinamento ad un RCC che possa dimostrare affidabilità e capacità di coordinare i soccorsi.

Questa interpretazione si riflette anche nel Rapporto 7.12.2018 della Corte dei Ministri di Catania, che afferma che "ai sensi della Convenzione 'SAR' di Amburgo, così come delle successive Linee Guida sul trattamento delle persone soccorse in mare, lo Stato di 'primo contatto' con le persone in difficoltà (in questo caso, l'Italia) ha l'obbligo di intervenire e coordinare le operazioni di soccorso anche al di fuori della propria area SAR, e questo laddove l'autorità nazionale che sarebbe competente in base alla distribuzione delle acque marittime (in questo caso, Malta) non interviene in tempo utile".

## Riferimento legale 2, caso 1:

Come già detto, il dovere di prestare assistenza alle persone e alle navi in pericolo in mare è generale e riguarda tutti i tipi di navi, siano esse assetti di Stato (anche di guerra) o private. Gli Stati, invece, devono garantire i servizi SAR nelle loro Regioni di ricerca e salvataggio, ma hanno anche responsabilità che vanno oltre l'estensione di queste regioni.

In molti casi, gli Stati non sono in grado di intervenire direttamente e per tempo con i propri mezzi, ma rimangono vincolati ai doveri legati al soccorso in mare. In particolare, devono diffondere le informazioni a tutte le navi della zona e coordinare coloro che si trovano vicini alla posizione dell'evento SAR e in grado di intervenire. L'art. 1.3.3 della Convenzione SAR definisce i servizi di ricerca e salvataggio come *“lo svolgimento di funzioni di monitoraggio delle emergenze, di comunicazione, di coordinazione e di ricerca e salvataggio, compresa la fornitura di consulenza medica, di assistenza medica iniziale o di evacuazione medica, attraverso l'uso di risorse pubbliche e private, compresi gli aerei, le navi e le altre imbarcazioni e installazioni cooperanti”*. *L'uso di risorse private è spesso necessario quando le risorse statali non sono in grado di svolgere attività di SAR e sono coinvolte nelle operazioni attraverso l'uso di diversi strumenti di comunicazione satellitare (Navtex, Inmarsat-C).*

Le informazioni relative alla presenza di navi in difficoltà possono essere diffuse anche in altri modi e possono arrivare da diverse fonti (via radio, via telefono satellitare, ecc.). Reg. 33 della Convenzione SOLAS sottolinea i doveri che derivano dalla conoscenza di una situazione di emergenza: *“Il comandante di una nave in mare che si trova nella posizione di poter fornire assistenza nel ricevere informazioni da qualsiasi fonte in merito a persone in pericolo in mare, è tenuto a procedere con la massima celerità alla loro assistenza, se possibile informando loro o il servizio di ricerca e salvataggio che la nave lo sta facendo”*. Questa disposizione riafferma semplicemente il dovere di prestare assistenza alle persone e alle navi in pericolo in mare, un principio fondamentale che fa parte di diversi strumenti di diritto internazionale e del cosiddetto *jus cogens*. Gli Stati sono tenuti a coordinare gli assetti presenti in zona, anche quando si tratta di beni privati, e tali assetti devono adempiere all'obbligo di fare tutto ciò che è in loro potere per fornire aiuto ed effettuare operazioni di ricerca e salvataggio (dall'inizio alla fine, cioè fino al momento in cui le persone soccorse possono sbarcare in un luogo sicuro, si vedano le Linee guida dell'IMO sul trattamento delle persone soccorse in mare, par. 6.12).

La legislazione penale degli Stati europei punisce la mancata assistenza e questa stessa condotta tenuta in mare costituisce un reato specifico (cioè l'art. 1113 IT codice navale, sezione 414 del codice penale olandese e sezione 358 del codice commerciale, §2(1) e §10 Verordnung über die Sicherung der Seefahrt).

## Caso 2: ONG tenute all'oscuro: le comunicazioni esclusive di EUNAVFOR MED e le Forze Armate maltesi con la cosiddetta GCL

*02.05.2019: Un assetto aereo di EUNAVFOR MED si coordina direttamente con la cosiddetta guardia costiera libica. La posizione di due gommoni individuati da assetti aerei viene comunicata esclusivamente alla cosiddetta Guardia Costiera libica, che è quindi in grado di intercettarli e riportare i passeggeri in Libia.*

Le dinamiche di questo evento sono un chiaro esempio dei modi in cui gli RCC europei gestiscono ormai diversi mesi le attività di SAR. Infatti, tramite la pratica di informare esclusivamente le autorità libiche della posizione di barche con a bordo migranti presenti nella SAR libica, posizione che individuano grazie alla sorveglianza aerea effettuata principalmente da Frontex e EUNAVFOR MED, di fatto impediscono a chiunque di fuggire dalla Libia.

Il 2 maggio 2019, le autorità europee erano a conoscenza di almeno due casi di imbarcazioni in pericolo nella controversa zona SAR libica. Quello giorno, tutti i passeggeri delle due imbarcazioni sono stati intercettati e riportati in Libia dalla cosiddetta GC libica con il chiaro supporto delle autorità europee, in particolare mediante l'intervento dell'assetto aereo di EUNAVFOR MED Seagull 19, e in presenza del velivolo Beech B200 appartenente alle Forze Armate di Malta (AFM). Come confermato più tardi quello stesso giorno dall'ITMRCC (il Centro di Coordinamento del Soccorso Marittimo italiano) alla Mare Jonio – la nave appartenente all'organizzazione “Mediterranea Saving Humans” – i due gommoni sono stati avvistati da “una pattuglia aerea” e si trovavano “in area di competenza libica”. L'ITMRCC ha aggiunto che i velivoli sopracitati hanno trasmesso la posizione di entrambe le imbarcazioni alle “autorità competenti” di Tripoli, le quali hanno assunto il coordinamento delle operazioni di soccorso e hanno inviato un assetto navale nell'area interessata. Quello stesso giorno, l'ITMRCC ha ricevuto diverse offerte da parte della Mare Jonio, che ha proposto di raggiungere le due imbarcazioni in pericolo e impedire così che i migranti fossero riportati in Libia dalla cosiddetta guardia costiera libica.

Alle 13:48 CEST, l'ufficiale di collegamento aereo del velivolo di monitoraggio Colibrì ha contattato l'ITMRCC per sapere se vi fossero dei casi aperti di SAR ai quali poteva prestare assistenza. Colibrì si è visto rispondere che vi erano due casi di imbarcazioni in pericolo, che – secondo le autorità italiane – erano gestiti dai libici, i quali avevano tutto “sotto controllo”. Un ufficiale dell'ITMRCC ha anche confermato di essere in contatto con degli aeroplani che stavano sorvolando l'area.

37 Quel giorno, la nave Mare Jonio dichiarò alle autorità italiane la sua disponibilità a fornire assistenza alle imbarcazioni in pericolo. In serata, la Mare Jonio chiese al Centro di Coordinamento del Soccorso Marittimo italiano notizie in merito alla situazione dei casi SAR e ricevette una risposta scritta con una breve descrizione dei fatti relativi alla modalità in cui le imbarcazioni erano state intercettate.

Quando Colibrì è arrivato sulla scena, intorno alle 14:00 CEST, vi ha trovato due assetti aerei: il Beech B200 delle Forze Armate maltesi e il Seagull 19, un velivolo appartenente alla flotta aerea di EUNAVFOR MED e battente bandiera del Lussemburgo.

Colibrì ha quindi sentito per caso che Seagull 19 era già in contatto diretto via radio con la cosiddetta GC libica, pertanto si sapeva che un'imbarcazione libica – la motovedetta Sabratha 654 – si stava dirigendo verso il primo obiettivo: un gommone bianco con circa 80 persone a bordo che tentavano di scappare dalla Libia. La motovedetta sarebbe arrivata quasi mezz'ora dopo nella posizione inizialmente fornita da Seagull 19 via radio VHF.

**La motovedetta Sabratha 654 era in precedenza una nave italiana (classe Bigliani) utilizzata dalla Guardia di Finanza, ed in seguito assegnata alle autorità libiche dall'Italia nel 2010. Il governo italiano si è da allora impegnato a garantirne parte del finanziamento e della manutenzione.**

**Commento giuridico:** Il governo italiano ha fornito alla cosiddetta GC libica radar, equipaggiamenti, strumentazione tecnica e numerose motovedette. Le prime motovedette effettivamente consegnate alla Libia erano le cosiddette Bigliani, appartenenti alla Guardia di Finanza italiana, nel 2017. Successivamente, sono stati stanziati dei finanziamenti per il restauro di altre quattro motovedette.<sup>38</sup> Infine, ad agosto del 2018, altre dodici imbarcazioni avrebbero dovuto essere consegnate alla cosiddetta GC libica come da DL n.84/2018.

La fornitura di motovedette ed altra attrezzatura rafforza le autorità libiche, che ne fanno uso per perpetrare intercettazioni violente e riportare i migranti in luoghi dove subiscono torture. La legittimità di tale supporto finanziario e materiale al Governo di Accordo Nazionale libico è stato contestato innanzi a tribunali amministrativi italiani da parte di organizzazioni della società civile. Il procedimento è tuttora in corso.<sup>39</sup>

38 V. <https://content.forensic-architecture.org/wp-content/uploads/2019/05/2018-05-07-FO-Mare-Clausum-full-EN.pdf>

39 Su questo argomento: caso S.S. et al c. Italia, al momento pendente dinanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'Uomo, v.: <https://www.coe.int/en/web/commissioner/-/commissioner-publishes-observations-on-alleged-human-rights-violations-of-migrants-returned-from-italy-to-lib-1>; ASGI contro MAE (Ministero degli Affari Esteri) e Ministero dell'Interno, al momento pendente dinanzi al Consiglio di Stato italiano, v.: <https://sciabacaro-ruka.asgi.it/al-vaglio-del-consiglio-di-stato-il-sostegno-del-governo-italiano-alle-autorita-costiere-libiche-attraverso-lo-sviamento-di-fondi-destinati-al-fondo-africa/>; più recentemente GLAN, ASGI e ARCI hanno presentato un esposto alla Corte dei Conti europea (ECA), nel quale richiedono il lancio di un audit sulla cooperazione dell'UE con la Libia, volto a determinare se l'UE ha infranto la legislazione comunitaria in materia finanziaria, nonché i suoi obblighi sui diritti umani, nel supportare la Libia nella gestione dei propri confini, v.: <https://www.glanlaw.org/eu-complicity-in-libyan-abuses>.

Intorno alle 15:00 CEST, l'assetto aereo EUNAVFOR MED, che sorvegliava la scena dall'alto, ha comunicato alla cosiddetta GC libica la posizione esatta dei due gommoni, compreso quello che anche Colibrì stava monitorando [registrazione delle comunicazioni via VHF].

Subito dopo, la motovedetta libica è arrivata sulla scena e ha cominciato letteralmente ad inseguire il gommone che chiaramente tentava di sfuggire; è molto probabile che la ragione di questo comportamento fosse evitare il pull-back in Libia [filmato].

Durante l'intera operazione, Seagull 19 ha sorvolato la scena, comportandosi da coordinatore in loco di questa operazione di "salvataggio", come confermato a Colibrì poco prima dell'intercettazione.

aVHF:

Seagull 19: Colibrì, Colibrì. Qui Seagull19, [sulla frequenza] 131.9

Colibrì: Presumo correttamente che [tu] sia On-scene Commander (ovvero Ufficiale in Comando Tattico) di questo caso? Passo.

Seagull19: Più o meno, sì.

Colibrì: A chi hai segnalato l'obiettivo? Passo.

Seagull19: Colibrì, purtroppo questa informazione non posso dartela.

Colibrì: Puoi confermarmi che ti stai coordinando direttamente con la motovedetta libica?

Seagull19: Affermativo.

Intorno alle 16:30 CEST, Seagull 19 ha fornito anche le coordinate del secondo gommone in situazione di pericolo, con circa 100 persone a bordo, non lontano dal primo, e Sabratha 654 aggiusta quindi la rotta verso di esso, come confermato dall'ITMRCC.

Sia l'ITMRCC che l'RCC maltese hanno confermato nel tardo pomeriggio che entrambi i gommoni sono stati trovati dalla motovedetta libica Sabratha 654. È pertanto chiaro che le persone in pericolo sono state ricondotte in Libia.

## Commento giuridico 1, caso 2:

Nessuna persona può essere respinta in un luogo dove la sua vita non è al sicuro. L'art. 33 della Convenzione del Rifugiato afferma che "nessuno Stato Contraente espellerà o respingerà (refouler), in qualsiasi modo, un rifugiato verso i confini di territori in cui la sua vita o la sua libertà sarebbero minacciate a motivo della sua razza, della sua religione, della sua cittadinanza, della sua appartenenza a un gruppo sociale o delle sue opinioni politiche".

Tale principio riguarda tutti gli organismi degli Stati membri dell'Unione Europea e le stesse istituzioni nonché agenzie dell'UE: tutti sono obbligati ad agire in modo tale da impedire che nessuna persona venga riportata in un luogo dove la sua vita non è al sicuro. Analogamente, la condotta di coloro che cedono - in qualunque modo - cittadini stranieri alle autorità libiche, esponendo quindi quelle persone a situazioni di pericolo o alla violazione dell'Articolo 33 (principio di non-respingimento) costituisce una violazione del principio di non-respingimento. Infatti, le autorità libiche non solo usano violenza nel corso delle operazioni di soccorso e di sbarco, ma conducono anche i migranti sempre in luoghi di detenzione nei quali i loro diritti sono pesantemente violati.

I contatti diretti fra i velivoli di EUNAVFOR MED o Frontex e le autorità libiche, affinché queste intervengano e riportino i migranti in Libia, il trasferimento delle attività di coordinamento dall'ITMRCC alle autorità libiche, ed il trasbordo di rifugiati da imbarcazioni mercantili o militari alle motovedette libiche - tali azioni espongono cittadini stranieri al rischio di respingimento in luoghi dove i loro diritti fondamentali non sono garantiti o, peggio, sono sistematicamente violati. Il rapporto dell'UNSMIL (la missione di supporto dell'ONU in Libia) pubblicato a dicembre 2018 e riguardante lo stato dei diritti umani dei migranti e dei rifugiati presenti in Libia, intitolato "Disperato e pericoloso: Rapporto sullo stato dei diritti umani dei migranti e dei rifugiati in Libia"<sup>40</sup> mostra le condizioni degradanti in cui si trovano i migranti imprigionati nei centri di detenzione istituiti dal Ministero degli Interni libico. "Molti detenuti nei centri DCIM (Direzione per combattere l'immigrazione illegale) sono sopravvissuti ad abusi orribili, perpetrati dai trafficanti, e necessitano di specifiche cure mediche e psicologiche, e di riabilitazione. Costoro sono detenuti sistematicamente in condizioni drammatiche, che includono la mancanza di cibo, pesanti pestaggi, ustioni con metalli incandescenti, elettrocuzioni, abuso sessuale di donne e ragazze, il tutto con lo scopo di estorcere denaro alle loro famiglie attraverso un complesso sistema di trasferimenti di denaro che coinvolge molti Paesi".

40 <https://www.ohchr.org/Documents/Countries/LY/LibyaMigrationReport.pdf>

41 <https://www.infomigrants.net/en/post/21331/italian-court-rules-pushback-of-eritreans-to-libya-illegal>

Il divieto di ricondurre le persone in Libia, o di aiutare la cosiddetta GC libica a farlo, è riconosciuto da numerosi organismi e organizzazioni italiane e internazionali, tra cui:

- Il Tribunale Ordinario di Roma, che nella sentenza del 28/11/2019 ha condannato l'Italia a risarcire 14 cittadini stranieri consegnati dalla Marina italiana alla cosiddetta GC libica, e a garantire un visto di ingresso perché costoro possano avere accesso alla domanda d'asilo.<sup>41</sup>

- La Corte d'Assise di Milano, con la decisione del 10/10/2017<sup>42</sup> e la Corte d'Assise di Agrigento, con la decisione n°1/2018,<sup>43</sup> che hanno condannato cittadini stranieri, colpevoli di violenza e abusi indicibili contro altri migranti nei centri di detenzione libici.

- Il GIP di Agrigento, che ha ordinato il rilascio di Carola Rackete, la quale non poteva riportare i migranti in Libia, poiché non si trattava di un porto sicuro.<sup>44</sup> Questa decisione è stata confermata recentemente dalla Corte di Cassazione, che ha sottolineato che il dovere di portare soccorso non termina con il caricare a bordo le persone alla deriva, ma implica necessariamente il loro sbarco in un luogo sicuro.<sup>45</sup>

- La Corte Europea dei Diritti Umani, che il 23/02/2012 ha condannato l'Italia nel caso Hirsi Jamaa e altri per aver trasferito dei richiedenti asilo a motovedette libiche dopo averli soccorsi con una nave militare il 6/5/2009.<sup>46</sup>

- Il GIP della Corte di Trapani, che ha assolto due migranti accusati di aver guidato una rivolta a bordo per evitare di essere riportati in Libia. L'azione non costituisce reato poiché i migranti hanno agito per legittima difesa, come stabilito dalla sentenza del 23 maggio 2019<sup>47</sup>

42 <https://archiviopdc.dirittopenaleuomo.org/d/5976-una-condanna-della-corte-d-assise-di-milano-svela-gli-orrori-dei-centri-di-raccolta-e-transito-dei>

43 <https://espresso.repubblica.it/attualita/2018/06/19/news/minacce-e-torture-in-libia-condannato-a-dieci-anni-l-aguzzino-dei-migranti-1.323974>

44 <https://archiviopdc.dirittopenaleuomo.org/d/6767-l-ordinanza-del-gip-di-agrigento-sul-caso-sea-watch-carola-rackete>

45 <https://www.giurisprudenzapenale.com/2020/02/21/le-motivazioni-della-cassazione-sulla-mancata-convalida-dellarresto-carola-rackete-nella-vicenda-sea-watch-3/>

46 <https://www.asylumlawdatabase.eu/en/content/ecthr-hirsi-jamaa-and-others-v-italy-gc-application-no-2776509>

47 <https://archiviopdc.dirittopenaleuomo.org/d/6754-la-legittima-difesa-dei-migranti-e-l-illegittimita-dei-respingimenti-verso-la-libia-caso-vos-thalassa>



### Caso 3: La Comandante Bettica chiude un occhio su un Mayday Relay

*23.05.2019: la nave della Marina Militare Italiana ignora il Mayday Relay della ONG e schiera un elicottero per assistere la cosiddetta GC libica in un respingimento coordinato all'inferno libico*

Il 23 maggio 2019, poco prima delle 13:45 CEST Alarm Phone ha ricevuto una chiamata di soccorso da un gommone 40 miglia nelle acque internazionali, al largo della costa libica. I migranti a bordo hanno dichiarato di essere in circa 90 persone e di avere urgente bisogno di aiuto. Alarm Phone ha trasmesso le informazioni raccolte, inclusa la posizione GPS e la descrizione della barca, sia al MRCC italiano che al velivolo civile da ricognizione Colibrì. Alle 15:03 CEST, Colibrì è arrivato alla posizione fornita da Alarm Phone. Ha osservato che i tubi della barca si stavano sgonfiando e quindi ha fornito una seconda conferma che le persone a bordo erano in grave pericolo. Colibrì ha lanciato un Mayday Relay, al fine di avvisare tutte le navi della zona che era necessario un aiuto urgente. In rotta verso la scena del pericolo, Colibrì ha avvistato una nave militare italiana, la Comandante Bettica, a circa 39 miglia dalla scena del pericolo.<sup>48</sup> Al telefono con l'ITMRCC pochi minuti dopo, l'ufficiale di collegamento aereo di Colibrì ha menzionato la presenza della nave della marina nelle vicinanze e ha chiesto la sua assistenza.

ALO:                   hai ricevuto la posizione e hai ricevuto che le persone sono nell'acqua, i tubi sono completamente sgonfiati, la barca non si muove più e le persone si aggrappano ai tubi.  
Hai ricevuto quel messaggio?

ITMRCC:               No Non ho ricevuto questo messaggio, preghiamo di ripetere la situazione.

ALO:                   C'è un gommone.

ITMRCC:               [interrompe] Sì, lo so, ma c'è l'aggiornamento?

ALO:                   i tubi sono sgonfiati [ripete i messaggi sopra].”

L'ALO di Colibrì ha fornito la posizione aggiornata della barca in pericolo, registrata alle 15:03 CEST, ha informato le autorità di Roma che l'aereo aveva inviato un Mayday Relay per conto di questa barca e ha aggiunto: “la prossima nave in prossimità di questa situazione di pericolo è la nave militare italiana Comandante Bettica. Devono aver ricevuto il Mayday Relay, ma si stanno dirigendo a nord-est, allontanandosi dal caso di pericolo. “

<sup>48</sup> Anche la Marina Militare italiana aveva twittato in merito al caso di pericolo avvistato dall'aereo Colibrì quel giorno: <https://twitter.com/ItalianNavy/status/1131578754571132929?s=19>

Alle 15:52 CEST, mezz'ora dopo la chiamata all'ITMRCC e quasi un'ora dopo il Mayday Relay, il piccolo aereo ha sorvolato la nave militare, che aveva a sua volta un elicottero a bordo, e ha letto loro via radio la convenzione SOLAS.

Infine, pochi minuti dopo, la Comandante Bettica ha risposto, indicando a Colibrì che la cosiddetta GC libica si stava avvicinando e che la Comandante Bettica avrebbe aiutato l'operazione di salvataggio con il proprio elicottero.

A questo punto, i tubi del gommone a sinistra e davanti si erano completamente sgonfiati, ed erano i passeggeri a doverli tenere su. Colibrì ha implorato la nave della marina di lanciare le sue navi di pronto soccorso e di non aspettare che i libici arrivassero sulla scena per iniziare il salvataggio. Quindici minuti dopo, verso le 16:15 CEST, la cosiddetta GC libica è arrivata sulla scena con la loro motovedetta Fezzan 65849. A questo punto, le persone sono saltate e / o sono cadute in acqua. Per quanto l'aereo potesse osservare, non ci sono state vittime tra le persone che erano in acqua, ma era impossibile confermare tali informazioni.

49 La motovedetta 'Fezzan' 658 è uno dei pattugliatori classe Corrubia donati dall'Italia nel 2018, v. commento legale qui sopra.

## Riferimento legale 1, caso 3:

L'Art. 98 dell'UNCLOS (Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare - Montego Bay, 1982) afferma che "Ogni Stato dovrà richiedere al comandante di una nave che batte la sua bandiera, nella misura in cui può farlo senza un serio pericolo per la nave, l'equipaggio o i passeggeri di: a) fornire assistenza a qualsiasi persona trovata in mare in pericolo di essere disperso; (b) procedere con tutta la velocità possibile al salvataggio di persone in pericolo, se informato della loro necessità di assistenza, nella misura in cui si possa ragionevolmente aspettare da lui tale azione".

I comandanti di ogni tipo di nave, comprese le navi da guerra, anche in tempo di guerra, sono quindi obbligati a intervenire laddove vengono a conoscenza di una situazione di pericolo, con il sostegno degli Stati costieri che, da parte loro, hanno il dovere di "promuovere l'istituzione, la gestione e la manutenzione di un servizio di ricerca e salvataggio adeguato ed efficace in materia di sicurezza in mare e sul mare e, ove le circostanze lo richiedano, mediante accordi regionali reciproci cooperano a tal fine con gli Stati limitrofi". Ciò avviene attraverso l'istituzione di Centri di Coordinamento di Salvataggio (CCR) e l'adozione di piani operativi intesi a garantire il buon coordinamento delle autorità nazionali e delle istituzioni coinvolte nelle operazioni SAR.

Lo stesso dovere è prescritto dalla Convenzione SOLAS (Convenzione sulla Sicurezza della Vita in Mare, 1974) nel suo reg. 33/V in cui si afferma che "Il comandante di una nave in mare che è in grado di fornire assistenza nel ricevere informazioni da qualsiasi fonte in merito a persone che si trovano in pericolo in mare, è tenuto a procedere con la massima rapidità alla loro assistenza, se possibile informando loro o il servizio di ricerca e salvataggio che la nave lo sta facendo. L'obbligo di fornire assistenza si applica indipendentemente dalla nazionalità o dallo status di tali persone o dalle circostanze in cui si trovano".

Ciò significa che né lo stato giuridico né il motivo per cui una persona si trova in pericolo in mare possono costituire un motivo per evitare o ritardare l'assistenza.

Lo stesso dovere è prescritto dalla Convenzione SOLAS (Convenzione sulla Sicurezza della Vita in Mare, 1974) nel suo reg. 33/V in cui si afferma che "Il comandante di una nave in mare che è in grado di fornire assistenza nel ricevere informazioni da qualsiasi fonte in merito a persone che si trovano in pericolo in mare, è tenuto a procedere con la massima rapidità alla loro assistenza, se possibile informando loro o il servizio di ricerca e salvataggio che la nave lo sta facendo. L'obbligo di fornire assistenza si applica indipendentemente dalla nazionalità o dallo status di tali persone o dalle circostanze in cui si trovano".

Ciò significa che né lo stato giuridico né il motivo per cui una persona si trova in pericolo in mare possono costituire un motivo per evitare o ritardare l'assistenza.

## Riferimento legale 2, caso 3:

Il diritto internazionale del mare prevede norme chiare per lo sbarco delle persone soccorse in mare: par. 1.3.2 della Convenzione SAR definiscono un “salvataggio” come “un’operazione per recuperare le persone in pericolo, provvedere alle loro esigenze mediche o di altro tipo e portarle in un luogo sicuro” e la stessa Convenzione obbliga gli Stati a cooperare per garantire che “i sopravvissuti assistiti siano sbarcati dalla nave assistente e consegnati in un luogo sicuro, tenendo conto delle circostanze particolari del caso e delle linee guida elaborate dall’Organizzazione” (par. 3.1.9).

Gli strumenti del diritto internazionale del mare descrivono il “Luogo Sicuro” (POS) come “un luogo in cui si ritiene che le operazioni di salvataggio terminino. È anche un luogo in cui la sicurezza della vita dei sopravvissuti non è più minacciata e dove possono essere soddisfatte le loro esigenze umane fondamentali (come cibo, alloggio e necessità mediche). Inoltre, è un luogo da cui è possibile organizzare il trasporto per la destinazione successiva o finale dei sopravvissuti” (RISOLUZIONE MSC.167 (78) - Linee guida sul trattamento delle persone soccorse in mare del’IMO, par. 6.12).

Infine, una nave non può essere considerata come un luogo di sicurezza definitivo, “anche se la nave è in grado di ospitare in sicurezza i sopravvissuti e può servire da luogo di sicurezza temporaneo, dovrebbe essere sollevata da tale responsabilità non appena possono essere previste soluzioni alternative” (Linee guida IMO, par. 6.13). Tutto ciò significa che, in base al diritto internazionale del mare, i naufraghi devono essere portati nel più breve tempo possibile in un luogo sicuro sulla terraferma, dove la loro vita e la loro salute non sono più minacciate.

Gli Stati Membri europei non sono solo legalmente legati al diritto internazionale del mare, ma devono anche rispettare il diritto internazionale in materia di diritti fondamentali e diritto di asilo. Ciò significa che quando si tratta di indicare un luogo sicuro in cui sbarcare le persone che scappano dai loro paesi o da situazioni pericolose (come quella libica) o quando un paese terzo viene incaricato di intervenire in mare, gli Stati membri devono prendere in considerazione le conseguenze di queste azioni e le possibili violazioni dei diritti umani che le persone salvate potrebbero affrontare a causa di tali azioni (o omissioni).

Gli Stati Membri dell'UE sono vincolati al principio di non-respingimento, principio generale del diritto internazionale, previsto anche in diverse convenzioni e trattati (vedi art. 33 Convenzione di Ginevra, 1951 e art. 2, 3 e 4 prot. 4 CEDU) che obbligano gli Stati ad evitare l'espulsione o il ritorno di un rifugiato in qualsiasi modo alle frontiere dei territori in cui la loro vita o libertà sarebbero minacciate a causa della sua razza, religione, nazionalità, appartenenza a un particolare gruppo sociale o opinione politica. Inoltre, gli Stati non possono negare legalmente l'ingresso di una persona nel proprio territorio quando questo comportamento potrebbe comportare il rischio per la persona di subire torture o trattamenti inumani e degradanti, o il successivo ritorno in un paese in cui potrebbe essere esposto a questo rischio.

La legge europea fa esplicito riferimento a questo principio in relazione alle operazioni SAR e ai controlli alle frontiere: art. 2 par. 12 del reg. UE 656/2014 sulle norme per la sorveglianza delle frontiere marittime esterne nel contesto della cooperazione operativa coordinata da Frontex definisce POS come "un luogo nel quale si ritiene che le operazioni di salvataggio possano terminare e in cui la sicurezza della vita dei sopravvissuti non è minacciata, dove i loro bisogni umani fondamentali possono essere soddisfatti e da cui possano essere presi accordi di trasporto per la prossima destinazione o destinazione finale dei sopravvissuti, tenendo conto della protezione dei loro diritti fondamentali nel rispetto del principio di non-respingimento" e l'art. 3 del Codice delle Frontiere Schengen afferma che il regolamento stesso "si applica a qualsiasi persona che attraversi le frontiere interne o esterne degli Stati membri, fatti salvi i diritti [...] dei rifugiati e delle persone che richiedono protezione internazionale, in particolare per quanto riguarda il non-respingimento".

Ciò significa che un'azione o un'omissione da parte di autorità pubbliche, come l'MRCC, che comporta il respingimento di persone in luoghi come la Libia - che chiaramente non è un luogo sicuro - costituisce una violazione di questo principio di diritto internazionale e quindi crea una responsabilità legale per gli stati che le hanno commesse.

# Conclusioni

Come documentato nel presente rapporto, le Istituzioni UE e gli Stati Membri mirano chiaramente a evitare il contatto diretto tra le autorità europee e i migranti in pericolo nel Mare Mediterraneo centrale. Sembrano inoltre ritenere che il fatto di evitare il contatto diretto con i migranti in pericolo significhi evitare le conseguenze legali legate alle sistematiche violazioni dei diritti umani che si verificano in Libia e al largo delle sue coste.<sup>50</sup> Tuttavia, le autorità europee continuano a svolgere un ruolo cruciale nelle pratiche di applicazione delle frontiere in mare e sono pienamente consapevoli delle barche di migranti in grave pericolo. Attraverso le loro pratiche di “controllo per procura”, tra cui l’avvistamento delle imbarcazioni e il coordinamento delle intercettazioni a distanza, hanno una chiara responsabilità per il ritorno forzato dei migranti in fuga in Libia, un paese in guerra e dove le violazioni dei diritti umani vengono sistematicamente perpetrate.

Sulla base dei casi di pericolo analizzati, unitamente alla ricostruzione generale delle relazioni tra Unione Europea e Libia proposta nel presente rapporto, possiamo concludere quanto segue:

- Gli aerei EUNAVFOR MED e Frontex avvistano le imbarcazioni di migranti in pericolo e contattano esclusivamente le autorità libiche, così da evitare de facto che altre navi vengano coinvolte e che le persone soccorse siano fatte sbarcare in un porto sicuro. Tale prassi ha determinato sia dei ritardi nelle operazioni di soccorso sia il rientro in Libia delle persone in fuga.<sup>51</sup>
- Quando vengono informati di eventi SAR, gli MRCC italiano e maltese non si occupano del coordinamento delle operazioni SAR. Aspettano invece l'intervento del Centro di coordinamento congiunto soccorsi (JRCC) di Tripoli, nonostante il centro libico non sia in grado di procedere con le operazioni di soccorso in modo adeguato, con lo sbarco delle persone soccorse in un luogo sicuro.
- L'Italia ha posizionato una nave della Marina Militare (nave Caprera e nave Capri) nel porto di Tripoli. Questa nave coopera costantemente con le autorità libiche nell'esecuzione delle operazioni in mare e spesso ne coordina direttamente le operazioni, contribuendo così alle intercettazioni e a riportare i migranti in un paese in guerra.

I casi documentati nel presente rapporto risalgono alla primavera 2019. Tuttavia, le pratiche criminali da noi evidenziate continuano ad essere portate avanti. Un anno dopo, le autorità europee continuano a monitorare dal cielo il Mar Mediterraneo, e a istruire i loro alleati libici per catturare i migranti in fuga e costringerli a tornare in Libia. A causa del fallimento dell'Europa

50 Come già menzionato, la Corte Europea dei Diritti dell'Uomo aveva in precedenza condannato l'Italia per aver riportato dei rifugiati in Libia dopo averli presi a bordo di una nave militare italiana (Hirsi Jamaa et al. c. Italia).

51 Per avvalorare questo punto sul ruolo degli assetti aerei dell'UE, si vedano più in generale gli esempi di coordinamento aereo EUNAVFOR MED operazione Sophia di Campbell, Z. Settembre 2019. The Rescue. The Atavist Magazine, N. 95. Disponibile su: <https://magazine.atavist.com/the-rescue-mediterranean-migrants-malta-europe-crisis>, e di Forensic Oceanography. Dicembre 2019. The Nivin Case: Migrant's resistance to Italy's strategy of privatized push-back. Goldsmiths, Università di Londra. Disponibile su: <https://content.forensic-architecture.org/wp-content/uploads/2019/12/2019-12-18-FO-Nivin-Report.pdf>

52 [https://alarmphone.org/en/2020/03/19/invisible-shipwreck-off-libya-authorities-remain-silent-but-relatives-speak-up/?post\\_type\\_release\\_type=post](https://alarmphone.org/en/2020/03/19/invisible-shipwreck-off-libya-authorities-remain-silent-but-relatives-speak-up/?post_type_release_type=post)

nel prestare assistenza e dell'incompetenza della cosiddetta GC libica, diverse imbarcazioni sono state lasciate alla deriva, con conseguenti naufragi e un elevatissimo numero di decessi.<sup>52</sup> A Pasqua 2020, Alarm Phone ha riportato un'operazione di respingimento segreta, coordinata dall'MRCC, nella zona SAR maltese.<sup>53</sup> Risulta che le autorità di Malta fossero state informate del caso di pericolo da giorni e che impiegarono un elicottero, apparentemente, solo per facilitare l'intercettazione. Le persone in pericolo sono state lasciate morire lentamente, nonostante il passaggio di navi cargo nelle vicinanze e nonostante assetti aerei europei sorvolassero la zona. I sopravvissuti hanno testimoniato che l'elicottero ha diretto verso di loro una luce rossa per poi girare in cerchio, attorno a loro, diverse volte prima dell'arrivo di un peschereccio libico, proveniente dalla Valletta, che li ha presi a bordo e li ha costretti al ritorno forzato in Libia. Sono stati recuperati cinque corpi, altri sette si presume siano deceduti. Il tutto sotto gli occhi e le orecchie delle autorità europee.

Nonostante il presupposto dell'Unione Europea e dei suoi Stati membri per il quale le pratiche di controllo *per procura* delle intercettazioni e dei casi di pericolo tramite la cosiddetta GC libica, dal cielo o evitando il contatto diretto con i migranti, si possa eludere la responsabilità delle violazioni dei diritti che queste pratiche comportano, il presente rapporto dimostra il contrario. La politica di rimpatri di massa verso la zona di guerra libica è pienamente rappresentativa di una politica europea, per la quale l'Unione Europea e gli Stati membri sono direttamente responsabili.



53 [https://alarmphone.org/en/2020/04/16/twelve-deaths-and-a-secret-push-back-to-libya/?post\\_type\\_release\\_type=post](https://alarmphone.org/en/2020/04/16/twelve-deaths-and-a-secret-push-back-to-libya/?post_type_release_type=post)  
[https://alarmphone.org/en/2020/04/24/malta-the-ghost-fleet-against-migrants-frontex-blames-the-countries/?post\\_type\\_release\\_type=post](https://alarmphone.org/en/2020/04/24/malta-the-ghost-fleet-against-migrants-frontex-blames-the-countries/?post_type_release_type=post)